25X1

An alle Bfe, Bw,
die Reichsbahnämter Bln 1 - 7,
Abdruck an: Abtlg II, III, IV, V, VIII, XII, XV, XVI (15 x),
Dez 11, 12, 13, 38,
Bktr 1 - 5, B 2, B 3, B 4, B 5, Ozl

Betr.: Bekämpfung der Zugverspätungen

Bei der am 20. Oktober 1950 unter Teilnahme von 700 Vertretern der Schaffenden des Reichsbahndirektionsbezirks Berlin - Aktivisten, Abteilungsleitern, Dezernenten, Amtsvorständen, Dienstvorstehern, Betriebsgewerkschaftsleitern, Betriebsgruppenleitern und Beauftragten der IG Eisenbahn - stattgefundenen Produktionsberatung wurde einstimmig die Resolution gefaßt, u.a. folgende Punkte der Aufgaben des IV. Quartals aus Anlaß seines Geburtstages und zu Ehren Generalissimus S t a l i n - dem Führer der Weltfriedensbewegung - als Beitrag zum Kampf für den Frieden zum 21. Dezember 1950 restlos zu erfüllen:

Zu Punkt 1) der Resolution: Die Anzahl der Sanderzüge um 10 % zu senken:

Zu Punkt 3) der Resolution: Senkung der Summe der Güterzugverspätungen um 15 %; bei Reisezügen restlose Beseitigung der Verspätungen.

Die Zugverspätungen, insbesondere im Güterzugverkehr, haben einen derart großen Umfang angenommen, daß ihre Minderung mit allen Mitteln erreicht werden muß.

Zur Prüfung des Fahrtverlaufs eines Zuges und zur Beseitigung der aufgetretenen Unregelmäßigkeiten dient der Fahrtbericht. Dieser erfüllt aber nur dann seinen Zweck, wenn er einwandfrei nach den Bestimmungen der FV und der VBL geführt wird.

(Vergleiche unsere Vfg'en 31 B 6 Bzf -8 vom 2.9.46 und 31 B 4 Bavf (154) 64/47 vom 29.4.49).

Es wird nochmals allen Zugführern zur Pflicht gemacht, die Fahrtberichte gewissenhaft zu führen. Klare, kurze und doch erschöpfende Begründungen sind unerläßlich.

Erforderlich ist es, daß im Fahrtbericht die Sollzeiten für die Ankunft und Abfahrt in die vorgesehenen Spalten eingetragen werden.

Bei Fahren in Sonderplänen ist bezüglich der Eintragungen im Fahrtbericht und Beifügen der Anlagen nach § 48 (7 u 24) FV sowie Abl-Verf 24/50, 13 B 4 Bavf (195) 64/47 vom 7.3.50 zu verfahren. Die am Zuglauf beteiligten Stellen haben bei Unregelmäßigkeiten unaufgefordert dem Zugführer die erforderlichen Angaben zu machen. Wo es ausnahmsweise nicht geschieht, hat sich der Zugführer nach den Ursachen der Verspätungen zu erkundigen.

Eine wirklich wirksame Bekämpfung der Zugverspätungen ist nur dann möglich, wenn alle Stellen, die mit dem Zuglauf zu tun haben, sich hierfür voll einsetzen.

Möglichkeiten bieten sich hierzu z.B. durch Kürzen der Aufenthaltszeiten und Anwendung der kürzesten Fahrzeit.

Zu bedenken ist, daß größere Verspätungen eines Zuges sich aus Gründen des Überganges von Lok und Zub sowie bei Reisezügen bei Verwendung desselben Wagenparks bei kurzen Wendezeiten auch auf den Gegenzug übertragen, ja sogar über den ganzen Tag weitergeschleppt werden.

Die verspätete Zugbildung und sonstige Verzögerungen im Rangierdienst sind Verspätungsursachen, die erheblich zur Steigerung der Verspätungskurve beitragen.

Bei fertigen Zügen darf auf Auslastung nur mit Genehmigung der ZI gewartet werden.

Durch zweckmäßiges und gut vorbereitetes Rangieren auf Unterwegsbahnhöfen lassen sich viel unnötige Verspätungen vermeiden. Hier werden oft bei verhältnismäßig kleinen Leistungen lange Rangierzeiten benötigt.

Auf den großen Zugbildungsbahnhöfen bleibt immer wieder zu bemängeln, daß in den Zugbildungsgleisen die Züge oft so spät zusammengedrückt werden, daß beim Kuppeln und Fertigstellen der Züge Verspätungen entstehen. Dieser Übelstand muß beseitigt werden.

Einem gewissenhaften und gut geschulten Zugführer ist es sehr oft möglich, einen wesentlichen Einfluß auf den pünktlichen Verlauf seiner Zugfahrt auszuüben. Schon bei Fertigstellen seines Zuges kann er oft andere Beteiligte günstig beeinflussen. Jeder Zugführer muß anstreben, daß Verspätungen bei seinem Zuge vermieden werden. Durch beschleunigte Abfertigung des Zuges und besonders durch umsichtiges und zweckmäßiges Arbeiten des Zugpersonals auf Unterwegsbahnhöfen, durch rechtzei-

tige Vorbereitung der Vormeldung und rechtzeitiges Fertigmelden der Züge können Zugverspätungen gemindert, ja sogar vermieden werden.

Der Dienst als Zugführer erfordert umsichtige und fachlich gut ausgebildete Kräfte. Personale, die diesen Anforderungen nicht genügen, eignen sich nicht für diesen Dienst und sind auszutauschen.

Das Stellwerkspersonal, besonders aber der Fahrdienstleiter, hat es immer in der Hand, den Zuglauf günstig zu beeinflussen. Durch Fehlentscheidungen oder unzweckmäßiges Disponieren im Zuglauf und auch im Rangierdienst werden von dem Fahrdienstleiter oft nicht unerhebliche Verspätungen verursacht. Hauptaufgabe des Fahrdienstleiters ist die Wahrung der Sicherheit des Betriebes. Eine weitere wichtige Aufgabe ist Flüssighaltung des Betriebes durch zweckmäßiges Disponieren zur Vermeidung von Verspätungen.

Um letzteres zu erreichen, muß der Fahrdienstleiter über die Betriebslage im Bahnhof und über den Zuglauf sowohl im eigenen als auch in den benachbarten Streckenabschnitten gut unterrichtet sein.

Über den Verbleib verspäteter Züge hat er sich rechtzeitig zu erkundigen.

Das Durchfahrtsgleis ist ständig so freizuhalten, daß durchfahrende Züge nicht aufgehalten werden. Die Rangfolge der Züge ist zu beachten. Es darf nicht vorkommen, daß wichtige Züge infolge falschen oder unzweckmäßigen Disponierens durch nachgeordnete Züge teilweise sogar erheblich in ihrem Lauf behindert werden. Bei Verzögerungen auf stark belasteten Strecken und bei starkem Rückstau ist engste Zusammenarbeit der benachbarten Fahrdienstleiter und der Zl mit- und untereinander von größter Bedeutung. Hierbei sind evtl. Umleitungen oder, bei Überfüllung einzelner Bahnhöfe, evtl. Weiterleitungen nach anderen Bahnhöfen in Erwägung zu ziehen.

Die Zl treffen im Benehmen mit der Ozl entsprechende Anordnungen. Die Fahrpläne sind so rechtzeitig zu erstellen, der Strecke bekanntzugeben und dem Zugpersonal auszuhändigen, daß Verspätungen nicht entstehen.

RESTRICTED

P r e t e k o l l

Über die am Mittwoch, dem 25.10.1950 um 12 Uhr, im Wartesaal des Bahnhofs Schöneeweide stattgefundenen Arbeitsbesprechung der Dienststellenleiter, deren Vertreter, der Vorsitzenden der BGL-Gruppen und der Betriebsgruppenvorsitzenden der Dienststellen des Reichsbahnamtes Berlin 2 zu der am 20.10.1950 gefassten Resolution der Reichsbahndirektion Berlin.

RESTRICTED

Koll Wirgailis , Abtl.I,**RESTRICTED**

eröffnete um 12³⁰ Uhr die Arbeitsbesprechung, begrüßte die Anwesenden und besonders die von der RBD Bln hier anwesende Desermentin 33, Frau Dr. Sperrhacker.

In kurzen Worten erklärte der Kollege Wirgailis den Sinn der heutigen AB und sprach die Erwartung aus, daß das Ergebnis der Beratung, die auf Grund der am 20.10.50 von der Reichsbahndirektion Bln gefaßten Resolution stattfindet, fruchtbringend sein wird.

Bevor auf die einzelnen Punkte zu dem Thema eingegangen wurde, erteilte er dem Kulturleiter des Amtes, dem Koll Kunze, das Wort.

Koll Kunze.

Koll Kunze führte aus, daß die große Bedeutung der von uns zu erfüllenden Aufgaben und das Erkennen der ungeheuren Entwicklung, die die DDR und die auch die Deutsche Reichsbahn durchgemacht hat, Antrieb zu noch höher liegenden Erfolgen sein soll.

Die Reichsbahn gehörte 1945 mit zu den am zerstörtesten Betrieben. Bis zu dem heutigen Tag haben wir schwer arbeiten müssen. Aber innerhalb des Fünfjahresplanes werden noch große Erwartungen an unseren Betrieb gestellt. Durch bessere Arbeit können wir uns ein besseres Leben aufbauen.

Dem gegenüber steht das Absinken der Entwicklung der im Westen fahrenden Bundesbahnen. Während man in Westdeutschland an die Gefahr des Krieges denkt, sehen wir in eine klare Zukunft. Dort sind dieselben Kräfte am Werk, die Deutschland und Europa in ein Chaos stürzten; hier bei uns wissen wir, was die friedliebende Außenpolitik der UdSSR für uns bedeutet.

Deshalb ist auch nicht zu unterschätzen die Rolle, die wir in einem friedlichen Europa einnehmen werden. Die Gründung der DDR und das Telegramm des Generalissimus Stalin am 13.10.1950 gibt uns die Gewähr, daß wir an der Seite der UdSSR weiter aufstreben können.

Zum Geburtstag Stalins am 21.12.50 wollen wir deshalb den uns gestellten Plan vorfristig erfüllen und damit die Voraussetzung schaffen zur Verbesserung unserer Lebenslage.

Während hier ein friedlicher Aufbau gesichert ist, stützt sich die Macht der USA auf Bajonette.

Abschließend erklärte der Koll Kunze, daß es nur einen Weg für Deutschland gibt und das ist der Weg an der Seite der Sowjetunion, an der Seite Stalins, des großen Helden im Kampf für den Frieden.

RESTRICTED

Kollege Wirgallis

Durch Übergabe der Koll Wirgallis dem Amtsvorstand das Wort.

Koll Serrin

Koll Serrin verlas die Resolution und besprach in fast einstündiger Erwiderung die einzelnen Punkte, die für unseren Bezirk von Bedeutung sind.

Nach der 10 Minuten währenden Pause traten die Kollegen in die Diskussion über.

Koll Filipetz

Zunächst meldete sich Koll Filipetz zum Wort und ging von Punkt 1 aus, die unsere Aufgaben zum 21.12.50 stellt.

Abb. III - Punkt 1) der Resolution

Nur durch Mithilfe der RBD Bln sind wir in der Lage, die von uns geforderten Aufgaben bis zum 21.12.50 durchzuführen. Sollten die Kürzungen der Wagenauforderungen beibehalten werden, so ist mit der Erfüllung des Verladeplanes nicht zu rechnen. Von 1.10. bis 25.10.50 wurden 3113 Wagen angefordert, davon nur 1965 Wagen - 63 % genehmigt. Lediglich für die Sonntagsbeladung erhalten wir die geforderten Wagen, worüber leider unsere Interessenten sehr verstimmt sind. Bis zu 73 % konnten wir im 3. Vierteljahr die Sonntagsbeladung steigern, was auf die Transportkonferenz am 30. August 50 hier, wo sämtliche Empfänger und Verlader anwesend waren, zurückzuführen war. Spezialzahl also in Zukunft nicht so schlecht behandeln.

Punkt 4)

Besonders ist das Wort an die Kollegen des Wagendienstes und den Dienststellenleiter wegen der Wagenverfügung von der Unterverteilungsstelle zu richten. Das Personal muß darauf aufmerksam gemacht werden, daß es sich den Wagen vorher ansieht, ob er überhaupt benutzt werden darf. Siehe Leasen-Eigenheit.

Punkt 5)

Die Direktion muss den Behälterbedarf regelmäßiger und gleichmäßiger ausnutzen. Die Behälter müssen da ausgenutzt werden, wo sie sich befinden. Ein Bedarf von 30 Behälter in Storkow kann nicht genehmigt werden, diese Behälter müssen uns zur Verfügung gestellt werden.

Punkt 8)

Die Deutsche Handelszentrale Holz, Potsdam, wird sich an der Sonntagsbeladung mehr beteiligen und die Bediensteten werden weiterhin zur Sonntagsbeladung aufgefordert.

Punkt 11)

Die Nachtbe- und Entladung ist ein Sorgenkind. Die Handelszentrale Holz lehnt u.B. eine Nachtbeladung ab.

RESTRICTED

25X1

Koll Hoffmann

Nun ergreift Koll Hoffmann das Wort und nahm zur Abt. II - Reiseverkehr - Stellung:

Punkt 1) Strecke Kw - Zossen.

Bf Kw und Min muß über die Besetzung der Züge Angaben machen.

Punkt 3)

Die Dienststellenleiter müssen Nachfrage nach Sonntagerückfahrkarten halten und beantragen.

Punkt 9)

In Wildau sind fast täglich hunderte von Fahrgeldhinterziehungen. Das Publikum ist nicht zu bewältigen. Es wäre angebracht, in der Wochenkarte die Preisstufe 1 einzubauen.

Punkt 10)

Vor einiger Zeit ist ein Aufruf ergangen, daß sich Hilfsrevisoren bei der Fahrt von und zum Dienst zum kontrollieren von Fahrkarten melden sollen, um dadurch die Fahrgeldhinterziehungen herunterzudrücken. Die Dienstvorsteher von den Außenstrecken sollten sich auch darum kümmern.

Koll Schmidt

Koll Schmidt vom Bf Schermützelsee ging auf folgende Punkte ein:

Erweiterung Streckenbrigaden:

Die Strecke Kw bis Beeskow ist bereits zum Streckenwettbewerb aufgerufen und angenommen worden. Es ist Rücksprache mit den Personalarbeitern zu nehmen, Zwecke Angleichung der Personalbesetzung der verlangten Dienstpläne

Rangierversuchswagen:

Es wäre wünschenswert, wenn alle in der Unfallbekämpfung durch Vorführen des Rangierversuchswagens geschult und zum Unterricht hierfür abgeordnet werden.

Weiterhin müßte es nicht heißen nur S-Bahnsteige sind zu beleuchten, sondern alle Bahnsteige, um dadurch Unfälle zu vermeiden.

Eine Senkung der Rangierminuten auf den Bfen kann kaum noch erfolgen, da in Lindenbergl zur Zeit große Kartoffelverladungen sind. Es wäre angebracht wenn die Dienstvorsteher die gegebenen Minuten überprüfen würden.

Die Beleuchtung der Züge mit Propangas könnte man auch auch auf die Signale ausdehnen.

Koll Serrin

Koll Serrin nahm zu den vorgenannten Vorschlägen Stellung:

- 1) Der Sollkopfplan der Strecke Kw-Buk wird überprüft und wenn nötig um Sollkopferhöhung angetragen.
- 2) Der Rangierversuchswagen wird auf der Strecke Beeskow eingesetzt.

- 3) ~~Appt der Betriebsrat~~ ~~205/02/1444~~ ~~RDP83-00415R007100050002-5~~ sind alle ~~bestenfalls~~ gemeint.
Die benötigten Birnen werden bald vorhanden sein.
- 4) Die Fahrpläne werden überprüft und wenn nötig Fahrplanänderung beantragt.
- 5) Die wichtigsten Signale werden mit Propangas ausgerüstet.

Koll Schüler

Koll Schüler hat den Auftrag, die Produktionsberatungen zu überwachen und zu fördern. Es ist aber dringend erforderlich, ihre verschiedenen Aufgaben klar zu erkennen. Trotz mehrmaligen Erklärungen dazu, ist der Wert dieser AB noch nicht allen Kollegen bewußt. Einige der Kollegen DVst und BGL, gerade die Verantwortlichen, haben sich bisher sehr wenig oder ungenügend mit dieser Aufgabe beschäftigt.

Wir unterscheiden Planungsbesprechungen und Dienstbesprechungen. Beide der oben erwähnten Besprechungen sind keine Produktionsberatungen. Diese werden am Arbeitsplatz, an der Maschine, in der Rangiergruppe, da, wo Verbesserungen gemacht werden können, durchgeführt. Dieses ist eben die große Bedeutung der Produktionsberatungen. Durch die Mitarbeit jeden Arbeiters und Angestellten an der Verbesserung des Arbeits- und Betriebsablaufes mitzuarbeiten und zu bestimmen. Sie brauchen und sollen nicht Stunden dauern; 1/2 Stunde und dabei eine Verbesserung durchsprechen, das genügt. Die AB dürfen keine allgemeine Versammlungen sein, in der über alle möglichen Fragen gesprochen wird, sondern es müssen konkrete Aufgaben der Arbeit behandelt und diskutiert werden. Wenn alle unsere Dienststellen gemeinsam mit den Gewerkschaftsfunktionären die Produktionsberatungen so systematisch und gründlich durchführen, dann wird jeder Freude an seiner Arbeit finden.

Die DVst sind in den wöchentlichen AB im Amt oft an ihre Pflichten erinnert worden. Leider war bisher wenig Erfolg.

Es müßten nun die säumigen DVst öffentlich aufgezählt werden.

Koll Schüler verlas dann einige Dienststellen, die längere Zeit kein Protokoll eingereicht hatten. Ermahnte sie, damit durch diese schlechte Mitarbeit am Wiederaufbau kein falsches Urteil über die einzelnen Kollegen entstehen möge.

Die Wettbewerbe sind eingerichtet, um im wahrsten Sinne Wettbewerbe zu sein. Hier gilt es zu zeigen, wer ist der Beste! Es werden auch nur die Besten erwähnt und den anderen Kollegen vorgestellt. Der Strecke gab - Od ist es gelungen, zu den drei Besten in der DDR zu zählen. Hoffen wir, daß wir es bleiben und auch finanziell für unsere Kollegen dabei etwas abfällt. Zum Koll Schmidt Bf Sh gewandt dankte Koll Schüler für die Bereitschaft am neuen Streckenwettbewerb teilzunehmen. Es wird dieser Wettbewerb auf ganz neuer Basis eingerichtet und damit auch für diese Strecke vorteilhafter.

Koll Schüler dankte für die Aufmerksamkeit und wünschte weiterhin guten Erfolg.

Koll Serrin

Vom Amt werden die Dienststellen schärfer bewacht werden, wenn die Berichte vorliegen.

Koll Kunze:

An die Frage der Produktionsberatungen wurde die Frage der Wettbewerbe von Koll Kunze angeschnitten. Der Wettbewerb ist kein Befehl! Es wurde früher gearbeitet, sondern ist Angelegenheit der Kollegen selbst. Koll Kunze machte folgenden Vorschlag: Bei der nächsten Besprechung könnte ein Referat über Wettbewerbe gehalten werden. Auch eine Wandzeitung ist unbedingt wichtig, die uns Anregung für unsere Arbeit gibt. Denken wir an die Worte unseres großen Politikers Ulbricht:

"Es gibt Wirtschaftler, die meinen, sie haben keine Zeit für politische Fragen. Ich weiss nicht, wie sie wirtschaftlich diese Aufgaben erfüllen können."

Koll Müller

Koll Müller vom Bf Schöneweide:

Der neue Fahrplan über Reisezüge hat sich gegenüber dem vom 8. Oktober 50 sehr verschlechtert. Das Personal kommt nicht pünktlich zum Dienst heran. Es wäre wünschenswert den alten Fahrplan wieder einzuführen.

Die Weichen sind stark verschmutzt. Die Schlacke liegt in den Gleisen, da seit 8 Tagen kein Wagen zur Beladung gestellt worden ist. Es wäre ratsam, Sonntags 10 Mann von der Bm zur Verfügung zu stellen.

Die Versuchsfahrten Schöneweide waren von großem Erfolg; die Wagenübergangspläne werden fristgemäß erfüllt.

Koll Serrin

Auch zu diesen Punkten nahm der Amtsvorstand Stellung:

Der Fahrplan mußte auf Wunsch der Firmen, die an der Strecke liegen, in Berufsverkehr geändert werden.

Bezüglich der Schlacke in den Gleisen bezüglich Wagengstellung muß uns die RBD Bln unbedingt helfen.

Koll. Dr. Sperrhake:

Frau Dr. Sperrhake nahm nun zu den Worten des Koll Filipetz Stellung, wie Wagenstillstände beseitigt werden können.

Es treten auch Wagenstillstände ein, die von der RBD nicht vertretbar sind. Wenn wir der Sache nachgehen, so müssen wir feststellen, daß im Bf Schöneicher Plan ein Wagen 23 Stunden gestanden hatte.

Die Bedienungspläne fehlen.

Bf Kz und Bw werden die Kontrollbücher in den meisten Fällen nicht ordnungsgemäß geführt. Wenn diese Maßnahmen nicht beachtet werden, dann fehlt auch das nötige Verantwortungsgefühl.

Approved For Release 2005/02/14 : CIA-RDP83-00415R007100050002-5

Die Sauberkeit der Personenzüge wurde von Koll Sperrhacker beanstandet. Das Reisebegleitpersonal muß angewiesen werden, die Züge besser zu kontrollieren.

Bezüglich Wagengestellung: Die RBD hat einen erträglichen Bestand an Wagen. Wenn die RBD einen Leerwagen zur Verfügung stellt, so muß er auch voll ausgelastet werden. Es wird im Augenblick um Verständnis gebeten, da in verschiedenen Bezirken jetzt die Verladung der Kartoffeln und Kohle an erster Stelle steht.

Unterverteilungsstellen: Die Unterverteilungsstellen sollen aufgelöst werden. Bis zum 21.12.50 soll die Angelegenheit gelöst sein.

Elastung von Stückgüterwagen: Die Stückgüterwagen werden mit 4 t, 5 t, 6 t teils 12 t, Rücklauf aber mit ganz wenigen Gütern ausgelastet. Diese müssen auch besser ausgenutzt werden.

Ein Telegramm an alle Dienststellen ist zwecks Sammlung von Rungen gegangen. Zum Teil liegen die Rungen verstreut zwischen den Gleisen oder werden von den Wagen abgerissen. Jeder muß darauf bedacht sein, daß so etwas unterbleibt, denn sie sind Bestandteile unserer Güterwagen. Jeder Bahnhof muß nachsehen, wo noch Rungen liegen.

Behälter: Behälter müssen in G-Wagen verladen werden. Zum Teil liegen verschiedene Behälter herum, die dem Aufbau zugeführt werden könnten.

Schadwagen: Rotzettel; es darf nicht vorkommen, daß Wagen mit Rotzettel versehen, in eine andere Richtung als wie zur Werkstatt beladen werden. Es ist festgestellt worden, daß diese von einigen Bf'en entfernt worden sind und diese Wagen somit in den Verkehr gelangten.

Mit folgenden Worten beendete Koll Sperrhacker ihre Ausführungen:

→ Am 21. Dezember 1950 werden wir ihren Bericht vorliegen haben über eine restlose Erfüllung dieser Punkte. Ein Jeder ist besten Willens diese Arbeiten durchzuführen.

Koll Serrin

Abschließend übernahm der Amtsvorstand noch einmal das Wort und erklärte folgendes:

Sämtliche Mängel werden überprüft, damit die Fehler abgestellt werden können. Wir verpflichten uns, dieser Resolution zur Verwirklichung zu verhelfen und die Pflicht eines "Jeden" ist es sie restlos zu erfüllen.

Mit dem Leitwort: "Am Anfang stand die Tat der Aktivisten, am Ende der Sieg der Werktätigen."

wurde die AB um 15⁰⁰ Uhr vom Kollegen Serrin beendet.

RESTRICTED

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Berlin
Der Präsident

Berlin, den 27. 10. 50

An
alle Dienststellen und Ämter des Bezirks
nachr.: an alle Abteilungen der RBD Bln

Betrifft: Ausübung der Bahnpolizei.

Wiederholte Vorkommnisse zeigen, daß bei manchen Eisenbah-
nern Unklarheiten über die Ausübung der bahnpolizeilichen
Befugnisse bestehen. Wir weisen deshalb auf folgendes hin:

Auf Grund der Potsdamer Beschlüsse und der Anordnungen des
Kontrollrates ist nach Wiederaufnahme des Bahnbetriebes die
Betriebsführung und damit zusammenhängend die aus der
Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (BO) sich ergebende Aus-
übung der polizeilichen Hoheitsrechte auf dem gesamten Ge-
biet der Deutschen Reichsbahn, und zwar ohne Rücksicht dar-
auf, welche Sektoren im Gross-Berliner Stadtgebiet die
Reichsbahn durchläuft, ausschliesslich der Deutschen Reichs-
bahn und deren Organen übertragen worden.

Für den Direktionsbezirk Berlin ist daher ausschliesslich
die RBD Berlin die rechtliche und gesetzliche Vertreterin
der DR und sie - unbeschadet der Anordnungsbefugnis der vor-
gesetzten Stellen - allein berechtigt im gesamten Gebiet des
Bezirkes auf allen Gebieten der Verwaltung, des Betriebes,
des Verkehrs usw. einschliesslich der polizeilichen Belange
Anordnungen an die Dienststellen und das die Reichsbahn be-
nutzende Publikum zu erlassen. Für die Durchführung der po-
lizeilichen Aufgaben gilt folgendes:

§ 74 der BO bestimmt ausdrücklich, dass Eisenbahn-Polizei-
beamte (Beamte gleichbedeutend mit dem heutigen Begriff
Angestellte) die im § 45 dieser Ordnung aufgeführten Eisen-
bahnbetriebsbeamten sind. Hierzu zählen u.a. die Vorsteher
der Bahnhöfe, Aufsichtsbeamte und Fahrdienstleiter, Pförtner,
Bahnsteigschaffner, Wächter, Ortsladebeamte, die Vorsteher
der Bahnbetriebswerke und Bahnmeistereien, Weichensteller,
Beamte des Rangierdienstes, Bahn- und Schrankenwärter, Zug-
begleiter, Lokführer und Heizer pp.

Diese Eisenbahnpolizeibeamte sind gemäss § 75 berechtigt
und verpflichtet, ohne Rücksicht auf den Wohnort oder Dienst-
bezirk im gesamten Gebiet der Bahnanlagen Massnahmen zu
treffen, die zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb und
Verkehr geltenden Polizeiverordnung erforderlich sind.

Die gleichen Befugnisse im Rahmen der ihr gestellten Sonder-
aufgaben stehen auch der ordentlichen Bahnpolizei - Trans-
portpolizei (Trapo) -, besonders noch in Verbindung mit dem
noch geltenden Befehl 161 der früheren SMAD, im gesamten
Gebiet der Reichsbahn zu. Eisenbahnpolizeibeamte und Bahn-
polizei (Trapo) unterstützen sich deshalb und arbeiten zu-
sammen bei der Ausübung der bahnpolizeilichen Hoheitsrechte.

RESTRICTED

amten. Die allgemeine Polizei ist zur Vornahme irgendwelcher bahnpolizeilichen Handlungen nicht berechtigt und darf deshalb das gesamte Gebiet der Reichsbahn ohne Erlaubnis der zuständigen Reichsbahnverwaltungsstellen nicht betreten, ausgenommen vorübergehend für kurze Zeit, wenn sie etwa flüchtigen Verbrecher verfolgt, der sich auf das Reichsbahngebiet beggeben hat, oder auf besondere Anforderung eines Eisenbahnpolizei-Betriebsbeamten, wenn dessen Macht nicht ausreicht, Übertretungen zu verhindern oder Widerstand zu brechen. Für eine solche Unterstützung kommt aber in erster Linie die Trupo in Frage.

Über diese der Rechtslage entsprechenden Zusammenhänge müssen sich alle Eisenbahner und insbesondere die zur Ausübung der bahnpolizeilichen Befugnisse berufenen Betriebsbeamten klar sein, damit sie ihr Verhalten danach einstellen, besonders auf den Bahnhöfen, wo dann ständig die allgemeine Polizei sich breitgemacht hat; deren Anwesenheit ist ungesetzlich. Kein Eisenbahner darf sich aber in der Erfüllung seiner polizeilichen Aufgaben eingemischt fühlen oder gar sie dazu gesetzlich nicht befugten Personen überlassen.

Diese Verfügung ist allen Eisenbahnern gegen Namensunterschrift zur Kenntnis zu bringen. Die Dienststellen melden bis zum 25.11.1950 ihrem vorgesetzten Amt, die Ämter und die der RBD unmittelbar unterstellten Dienststellen bis zum 20. 11. 50 den Vollzug dieser Verfügung.

Alle Amtsvorstände, die zuständigen Abteilungsleiter der Ämter, die Verkehrs- und Betriebskontrolloren, alle Dienststellenleiter haben ständig alle Eisenbahner über die Sachlage zu unterweisen und diesen Punkt immer wieder in den Dienstausschicht aufzunehmen.

Deutsche Reichsbahn
 Reichsbahndirektion Berlin
 12 B 2 Bum 51

Telegrammbrief

An

RbÄ 1-7 -- je besonders --

Betr: Überwachung des Rangierdienstes auf den Bahnhöfen.

Die Auswertung der Unfallmeldungen zeigt immer wieder, daß die Masse der Bahnbetriebsunfälle in allen Ämtern im Rangierdienst auftritt.

Die Ursachen der Unfälle sind allen hinreichend bekannt; sie entstehen durch Unachtsamkeit und mangelhafte Arbeitsdisziplin. Erhöhte Aufsicht, sowie fachliche und ideologische Schulung der im Rangierdienst Beschäftigten müssen die Rangierunfälle, Entgleisungen und Beschädigung von Fahrzeugen und Ladungen ausschalten.

Es wird daher angeordnet, in der Zeit vom 1.10. bis 31.12.50 in jedem Amtsbezirk einen Rangierkontrolleur einzusetzen. Hierfür ist ein erfahrener DVst, DVV oder Rangiermeister zu bestimmen, der für diese Aufgaben herausgezogen werden muß. Er hat unvorgemeldet den Rangierdienst auf den Bahnhöfen insb. mit stärkerem Rangierbetrieb, aber auch auf den kleinen Bahnhöfen nach einem den Bahnhöfen unbekanntem Plan zu beobachten. Die Kontrollen sind auch nachts vorzunehmen. Über die festgestellten Verstöße sind die Beteiligten an Ort und Stelle sofort zu belehren und die Dienstvorsteher zu verständigigen. Es ist Wert darauf zu legen, die noch unerfahrenen Rangierer über die Betriebs- und Unfallverhütungsvorschriften für den Rangierdienst in anschaulicher Weise und durch praktische Übungen zu unterrichten. Ferner prüfen die Beobachter den Zustand und die Vollständigkeit der Rangiergeräte und Anlagen.

Die Rangierkontrolleure sind mit einem entsprechenden Ausweis durch das Amt zu versehen. In einem Dienstbuch sind alle Kontrollfahrten nachzuweisen und die festgestellten Mängel und Verstöße zu vermerken. Das Buch ist dem Amtsvorstand und Abt.L. I wöchentlich persönlich vorzulegen und bei dieser Gelegenheit über die Erfahrung zu berichten. Am Monatschluß werden in Arbeitsbesprechungen mit dem Betriebsleiter der RBD unter Hinzuziehung des Bezirksvorstandes der IG-Eisenbahn die Erfahrung ausgetauscht. Bis 10.1.1951 legt jeder Rangierkontrolleur einen Gesamtbericht über seine Tätigkeit unter Schilderung der festgestellten groben Verstöße und Mängel mit einer Stellungnahme des Amtsvorstandes der RBD Dez 12 vor.

Ämter bestätigen sofort Eingang der Verf fernmündlich an B 2 - 23 189 -. Ebenso sind Name, Dienststellung und Dienststelle des Rangierkontrolleurs umgehend an B 2 zu melden.

gez. Repkow

-2-

RESTRICTED

-2-

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahnamt Bln 2
I B 1 Bum

Berlin-Grünau, den 10.10.50

An

alle Bfe des Bezirks
nachr: Abtl IV, Bing T, Wdl Betrieb
u. Rangierktr

- je besonders -

Abschrift zur Kenntnis und Unterweisung der Fdl, Aufsb
u. Rgl, daß den örtl. Anordnungen des als Rangierktr
eingesetzten ROS Kostanski vom Bf SWv unbedingt Folge zu
leisten und ihm jede Unterstützung zu gewähren ist.

gez. Wirgailis

Beglaubigt:

Wirgailis

RESTRICTED

RESTRICTEDAbschrift

Deutsche Reichsbahn
 Generaldirektion
122-2/232/1048/50

Berlin W 8, den 2.10.1950
 Markgrafenstr. 55
 ReichsHe 31 475

25X1

An alle RBD'en
 Berlin, Cottbus, Dresden, Erfurt, Greifswald,
 Halle, Magdeburg und Schwerin

- je besonders -

Betrifft: Streckenwettbewerb um den Titel "Streckenabschnitt der ausgezeichneten Qualität"

Der uns zur Stellungnahme zugeleitete, inzwischen in der "Fahrt frei" Nr 33 veröffentlichte Vorschlag des Rb-Amtes Chemnitz zur Einführung eines neuen Bewertungsmaßstabes, erwies sich bei näherer Betrachtung als weniger brauchbar. Die Richtlinien sind daher ergänzt und verbessert worden.

Von dem Zentralvorstand der IG Eisenbahn und der Generaldirektion Reichsbahn sind daher die in der Anlage gegebenen Grundsätze und Richtlinien zum Wettbewerb um den Titel "Streckenabschnitt der ausgezeichneten Qualität" festgelegt worden. Diese sind von der GDR und dem Zentralvorstand der IG Eisenbahn als Grundlage eines Wettbewerbes im IV. Quartal 1950 durch Unterschrift bestätigt.

Die Wettbewerbe werden jeweils zwischen den von den RBD'en vorgeschlagenen Strecken durchgeführt. Hierfür sind folgende organisatorische Maßnahmen zu ergreifen.

Bildung von Wettbewerbskommissionen und deren Aufgaben:

1) Für die Wettbewerbsstrecken, *Competition studies*

Für jede Strecke ist eine Wettbewerbskommission, bestehend aus Vertretern der beteiligten Dienststellen, insbesondere der BGL und aus Aktivisten zu bilden. Diese hat die Aufgabe, den innerbetrieblichen Wettbewerb sowie den RBD-Bezirkswettbewerb im Rahmen ihrer Wettbewerbsstrecke zu organisieren und zu fördern. Ferner den Pendelplan anhand der von den Dienststellen eingereichten Aufzeichnungen und eine einwandfreie Analyse zu erstellen, in welcher selbstkritisch die bestehenden Mängel und Fehler aufgezeigt sein müssen. Weiter hat sie in der Analyse zum Ausdruck zu bringen, welche Schritte zur Beseitigung der Fehlerquellen im Streckenabschnitt unternommen werden sollen.

Da die Leistungen der Strecken nicht allein vom Betriebsdienst abhängen, sind die ausgewerteten Unterlagen den gem Verf GD (11) Bauz 2 vom 3.2.50 gebildeten Verspätungsaktivs abschriftlich zu deren Verwendung zuzuleiten.

2) Im Reichsbahnamt

Im Reichsbahnamt wird die Überprüfung und die Zusammenstellung der einzelnen Streckenwettbewerbe durch die bereits bestehenden Amterwettbewerbskommission für den Betriebsdienst vorgenommen.

3) In der Reichsbahndirektion

wie zu 2).

Die erzielten Ergebnisse sind den Ämtern und Dienststellen zur Kenntnis zu geben. Hierbei soll der monatliche Stand der Zwischen-

RESTRICTED

bewertung bekanntgegeben werden. In gleicher Weise ist das Quartalsergebnis zu ermitteln und den Ämtern und Dienststellen zur Kenntnis zu geben.

Die Wettbewerbskommission der RBD'en hat monatlich nach Überprüfung und Feststellung der Reihenfolge im Wettbewerb die Erfassungsbögen der GDR, Abt XII, einzureichen. In gleicher Weise legt sie die Erfassungsbögen des Gesamtquartalsabschlusses vor. Hierbei gibt sie für die Siegerstrecken die Anzahl der am Wettbewerb beteiligten Dienststellen mit Belegschaftsstärken, getrennt nach Dienstzweigen, an.

Allgemeine Richtlinien:

Die zu errechnende Wertzahl behält für die Dauer des Sommer- bzw Winterfahrplanes ihre Gültigkeit.

Erfassung der Verspätungen:

Die Zugmeldestellen vermerken im Zugmeldebuch - Spalte Bemerkungen - hinter jedem Zug die Plus- bzw Minus-Minuten nach folgendem Muster:

Die einzelnen Spalten dürfen nicht breiter als 0,5 cm sein.

Sollzeit	Plus-Minuten	Minus-Minuten
IST die Zeit, die der Zug nach dem Bildfahrplan von der <u>Abfahrt vom Vorbf bis zur Abfahrt vom Aufschreibbf benötigt</u> bzw Ankunft bei Endbfen	ist die Zeit, die der Zug von <u>Abfahrt vom Vorbf bis zur Abfahrt am Aufschreibbf</u> gegenüber der Bildfahrplanzeit zugesetzt hat	ist die Zeit, die der Zug von der <u>Abfahrt vom Vorbf bis zur Abfahrt am Aufschreibbf</u> gegenüber der Bildfahrplanzeit aufgeholt hat
12	3	-
23	-	2
7	-	1
28	7	-

usw.

Die 3 Spalten sind täglich aufzurechnen und auszuwerten,

z.B. 420	44	20
----------	----	----

Wertzahl der Strecke = 2

Also 2 x 44 = 88 Plusminuten minus 20 Minusminuten = 68 Plusmin.

Sollzeit = 420 Min

Plus = 68 " (anzurechnende Verspätungsminuten)

Istzeit = 488 Min.

Die Bfe melden bis 10 Uhr des folgenden Tages an den Meldebf die ermittelte Soll- und Istzeit. Der Meldebf stellt die angegebenen Zeiten sämtlicher Bfe der Meldestrecke in einer Nachweisung zusammen.

Strecke: A-heim - B-dorf
Monat: Oktober 1950

Meldebahnhof: X-stadt

Tag	Sollzeit	Istzeit	Leistung der Strecke in %
-----	----------	---------	---------------------------

RESTRICTED

- 3 -

Auf Grund der angegebenen Zeiten wird die prozentuale Leistung der Strecke errechnet.

Es erscheint uns zweckmäßig, den Stand der Streckenleistung täglich den Beteiligten bekanntzugeben.

Bei größeren Bfen zieht das AVB die Sollfahrzeiten für jeden Zug aus dem Bildfahrplan heraus und stellt diese in einer Übersicht zusammen.

Erstreckt sich der Wettbewerb über Amter- und Direktionagrenzen hinaus, ist der Meldebahnhof für die Gesamtstrecke in gegenseitigen Einvernehmen festzulegen.

Bei Ausfall von Regelzügen wegen Verspätungen und der bisher üblichen Bildung von Sonderzügen, ist die Verf der Abt I der GDR genauestens zu beachten, wonach jeder verspätete Regelzug ohne Rücksicht auf die Höhe der Verspätung in seinem Plane weiter durchzuführen ist.

Hinweis:

- a) Wissentlich falsche Angaben und Eintragungen führen zum Ausschluß der gesamten Strecke aus dem Wettbewerb.
- b) Die Pendelpläne und Erfassungsbögen sind nach dem Muster der vorstehend genannten Aufzeichnungen zu erstellen.

Termine:

Die Meldebfe senden den Pendelplan bis zum 6. des Nachmonats an das zuständige Bbs. Die Amter sammeln die Pend'pläne und legen diese - nach rechnerischer und sachlicher Prüfung in Verbindung mit Z1 und Zü - bis zum 13. der RD vor. Die RD'en reichen die erstellten Erfassungsbögen bis zum 18. j.M. der GDR, Abt XII, Berlin W 8, Markgrafeneir 55, ein.

gez H a r t m a n n

Beglaubigt:

gez Unterschrift

RESTRICTED

RESTRICTED

25X1

**Aufruf zum Streckenwettbewerb zur Erlangung
des Titels "Streckenabschnitt der ausgezeichneten Qualität"**

Zur Erringung der Steigerung der Arbeitsproduktivität und der Kollektivarbeit aller am Betriebsablauf beteiligten Dienststellen, befinden sich die Strecken innerhalb der Deutschen Demokratischen Republik in einem gegenseitigen Wettbewerb. Die Steigerung der Betriebs- und Verkehrsleistungen erhöht den Lebensstandard der Bevölkerung. Der Wettbewerb nach den neuen Bedingungen beginnt zu Ehren der Volkswahlen am 15. Oktober 1950. Alle Eisenbahner werden aufgefordert, ihre Teilnahme am Wettbewerb bis zum Tag der Aktivisten am 13. Oktober 1950 zu erklären. Grundbedingung für die Teilnahme am Streckenwettbewerb ist, daß die beteiligten Dienststellen im innerbetrieblichen Wettbewerb stehen.

Wettbewerbs - Bedingungen

- 1) Die Streckenwettbewerbe der von den RBD'en im gegenseitigen Einvernehmen abzugrenzenden Streckenabschnitte werden im zentralen Maßstabe durchgeführt. Im Wettbewerb werden diejenigen Streckenabschnitte erfaßt, die bereit sind, zum Kampf um den Titel "Streckenabschnitt der ausgezeichneten Qualität"
- 2) Der Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn verleiht den an der Siegerstrecke liegenden Bahnhöfen ein Wanderschild mit der Aufschrift:
"Bahnhof des Streckenabschnittes der ausgezeichneten Qualität"
- 3) Die Generaldirektion Reichsbahn stellt für den Wettbewerb Geldprämien zur Verfügung, die den Siegerstrecken nach dem Maßstab der beteiligten Dienststellen zuerkannt werden. Die Prämien erhalten die Kollegen, die durch ihre besonderen Leistungen zum Erfolg des Streckenwettbewerbes wesentlich beigetragen haben.
- 4) Die bisher gültigen Bedingungen führten zu einer Bevorzugung der Strecken mit geringem Zugverkehr und günstigen Streckenverhältnissen.
der
Die in der "Fahrt frei" Nr 33 unter Überschrift "Kollegen, so geht es nicht" veröffentlichten Richtlinien für Streckenwettbewerbe sind ergänzt und verbessert worden.

RESTRICTED

25X1

Gerechte Maßstäbe für Streckenwettbewerbe sind notwendig, um die beteiligten Kollegen zu vorbehaltloser Mitarbeit zu gewinnen. Wettbewerbe zwischen ungleichen Partnern sind zu Mißerfolg verurteilt. Die im Wettbewerb stehenden Strecken müssen entsprechend ihrem Schwierigkeitsgrad verschieden bewertet werden. Der Schwierigkeitsgrad einer Strecke ergibt sich aus dem Verhältnis zwischen Durchlaßfähigkeit und Belegung.

a) Wertzahlen:

Mit Hilfe der Wertzahlen sollen die Verspätungen auf den im Wettbewerb stehenden Strecken verschieden hoch bewertet werden.

Errechnung der Wertzahl einer Strecke:

Nach den Verf der GDR GD II 26

Bwu 4 vom 4.11.49 waren für alle Strecken die Zugzahlen der Durchlaßfähigkeit zu errechnen. Diese Zugzahlen sind für jeden Streckenabschnitt (von M-Betriebsstelle zu M-Betriebsstelle) festgelegt.

Wenn nach diesen Verfügungen verfahren wird, kann eine 110 %ige Leistung der Streckenabschnitte nicht eintreten.

Für die Festlegung der Wertzahl wird der schwierigste Engpass der Strecke, also der Abschnitt mit der kleinsten Durchlaßfähigkeit und stärksten Belegung, den die über die ganze Strecke verkehrenden Züge durchfahren müssen, zu Grunde gelegt. Dann wird festgestellt, wieviel Regelzüge und echte Sonderzüge (nicht verspätete Planzüge) täglich durchschnittlich diesen Abschnitt befahren.

Die Differenz zwischen Durchlaßfähigkeit und Belegung ist gleich Wertzahl der Strecke.

Beispiel:

Strecke E-heim nach B-stadt

schwierigster Abschnitt (relativ stärkste Belegung und geringste Durchlaßfähigkeit) = Xstadt - O-weiler

Durchlaßfähigkeit	=	75
Belegung des Abschnitts mit Regelzügen		62
dazu Sonderzüge im Tagesdurchschnitt (Vormonat)		<u>4</u>
Gesamtbelegung:		66
Wertzahl der Strecke E-heim - B-stadt (75 - 66)		9 *****

RESTRICTED

RESTRICTED

- 3 -

Bei Durchführung der Streckenwettbewerbe über Amtsgrenzen und Direktionsgrenzen hinaus ist die Strecke unter Berücksichtigung der Knotenpunkte, die die Zugzahl verändern, in Teilstrecken aufzuteilen, die von der Mehrzahl der darauf liegenden Züge in ihrer Gesamtlänge durchfahren werden. Für jede Teilstrecke wird die Wertzahl errechnet, z.B.

Strecke Dresden - Werdau:	Teilstrecken	Wertzahl
	Dresden - Freiberg	32
	Freiberg - Chemnitz	26
	Chemnitz - Zwickau	9
	Zwickau - Werdau	11

b) Erfassung der Verspätungen:

Hierbei wird von den wirklichen Verspätungen ausgegangen und nicht von der Zahl der verspäteten Züge. Im letzteren Falle ist verspäteter Zug gleich verspäteter Zug, wobei es keine Rolle spielt, ob er 3 oder 100 Minuten verspätet ist. Das ergibt keine gerechte Bewertung.

Alle Zugmeldestellen haben im Zugmeldebuch hinter jeden Zug entweder

a) die Verspätungsminuten (Plus-Minuten) oder

b) die aufgeholten Minuten (Minus-Minuten)

die der Zug von der vorhergehenden Zugmeldestelle bis zur Ankunft bzw bis zur Weiterfahrt auf der Wettbewerbsstrecke erhalten bzw aufgeholt hat, zu vermerken.

Übernahmeverspätungen von fremden Wettbewerbsstrecken werden nicht gerechnet, verkehren Züge vor Plan, so sind diese als pünktlich gefahren anzusehen.

Die Plus- und Minus-Minuten sind täglich aufzurechnen.

c) Auswertung:

Die Plus-Minuten werden mit der Wertzahl vervielfacht, d.h. also, die Verspätungsminuten werden je nach Schwierigkeitsgrad der Strecke verschieden hoch bewertet.

Erst dann sind die aufgeholten Minus-Minuten abzusetzen.

Würde man die Minus-Minuten sofort absetzen, dann ergäben sich auf schwach belegten Strecken in vielen Fällen überwiegend Minus-Minuten durch Wegfall größerer Halte.

Jede Zugmeldestelle errechnet außerdem täglich die Summe der Sollzeiten

(das sind die Zeiten, welche die Reise- und Güterzüge, die in den vergangenen 24-Stundenabschnitt von der vorliegenden Zugmeldestelle

RESTRICTED

RESTRICTED

ab- bzw durchfahren, nach dem Bildfahrplan fahren sollten.
Die Summe der Sollzeiten der Anfangsbahnhöfe der Wettbewerbsstrecken ist Null).

und die Summe der Istzeiten

(das sind die verspätungsminuten x Wertzahl minus aufgeholte Minuten plus Summe der Sollzeit)

auf.

Für jede Teilstrecke wird ein Meldebahnhof ernannt, im Beispiel Dresden - Werdau also vier Meldebahnhöfe, wovon einer gleichzeitig die Auswertung der Gesamtstrecke mit vorzunehmen hat. Täglich vormittags bis 10 Uhr melden die Bfe an ihre Meldebfe die Summen der Soll- und Istzeiten. Die Meldebfe addieren die Summen auf und errechnen das prozentuale Verhältnis der Sollzeiten zu den Istzeiten, wobei die Istzeit gleich 100 % ist.

$\frac{\text{Sollzeit} \times 100}{\text{Istzeit}}$ = Leistung der Strecken in Prozent

Je größer die Verspätung ist und dadurch die Istzeit der Strecke desto geringer die Leistung der Strecke in Prozenten. Je kleiner die Verspätungen und Istzeiten, desto höher und besser die prozentuale Leistung.

Bei Wettbewerben über Direktions- und Amtergrenzen hinaus wird auf Grund der Meldungen der beteiligten Bfe (Meldebfe) an die auswertende Stelle (Wettbewerbskommission für den Betriebsdienst) die mittlere prozentuale Leistung festgelegt.

Also im Beispiel Dresden - Werdau:

Meldebahnhof Klingenberg - Collmitz	70 %
" Gederan	65 %
" Hohenstein - E.	72 %
" Lichtentanne	68 %

Die Leistung der Gesamtstrecke Dresden-Werdau betrug an diesem Tage 69 %

In gleicher Weise ist dann der Wochen- und Monatsdurchschnitt zu errechnen.

Es muß für jeden Eisenbahner der DDR Verpflichtung sein, seine ganze Kraft für das Gelingen des Wettbewerbes einzusetzen.

Berlin, den 30.9.1950

Zentralvorstand der IG Eisenbahn

Generaldirektion

Abt Arbeit u Sozialpolitik

Reichsbahn

gez. I.A. Paschen

Abt I

Abt XII

gez Hermann

gez Hartmann

RESTRICTED

Deutsches Reichsbahn
Reichsbahndirektion Berlin
33 G 47 Vga/37

Berlin, 11.10.1950

Telegramm

25X1

Alle Güterabf, Bfe Fkr, Sle, Blo, Rgb, Swv, Sed, Wur,
Reichsbahnämter Berlin 1-7, Bktr 11, 13, 14, Ozl, Ovü,
G 17, G 30, G 13, G 14

Betrifft: Verladung von Baracken nach Polen.

Die Derutra verwendet Wohnbaracken nach Polen, die in zer-
legtem Zustand im allgemeinen in 7 Wagen verladen werden.
Die Wagen werden geschlossen aufgeliefert und sollen auch
geschlossen den Bestimmungsbahnhof erreichen. Deshalb muß
vermieden werden, daß eine solche Wagengruppe auf dem Zug-
wechsel- und Grenzbahnhöfen getrennt wird. Die Derutra
vermerkt auf dem Frachtbrief:

"Zu der Baracke Nr
gehören Wagen Nr
Konstruktionspläne und Ladelisten befinden sich
im Wagen Nr"

Die Beteiligten sind auf die Beachtung und Bedeutung des
Vermerks hinzuweisen, um dem Empfänger Schwierigkeiten und
Unkosten zu ersparen.

gez Dr Spermacke

22 153

RESTRICTED

~~A S C H R I F T~~

25X1

DEUTSCHE REICHSBAHN
GENERALDIREKTION
123 - A 25/301/1964/50

BERLIN W 8, DEN 26.10.50
MARKGRAFENSTR. 55
JE/MI/BO 31 423

AN ALLE
REICHSBAHNDIREKTIONEN BERLIN, COTTBUS, DRESDEN, ERFURT, GREIFSWALD, HALLE,
MAGDBURG, SCHWERIN.

BETR: GESETZ UEBER DEN ERLASS VON SUEHNEMASSNAHMEN UND DIE GEWAHRUNG
STAATSBUERGERLICHER RECHTE FUER DIE EHEMALIGEN MITGLIEDER UND ANHAEGER
DER NAZIPARTEI UND OFFIZIERE DER FASCHISTISCHEN WEHRMACHT.
VOM 11. NOVEMBER 1949.

ES WURDE FESTGESTELLT, DASS NOCH IMMER BESCHAEFTIGTE WEGEN IHRER EHE -
MALIGEN ZUGEOERIGKEIT ZUR NAZIPARTEI UND OFFIZIERE DER FASCHISTISCHEN
WEHRMACHT BESCHRAENKUNGEN IN DER LOHN - BEZW GEHALTSZAHLUNG UNTERLIEGEN.
DURCH DIE BILDUNG DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REGIERUNG SOWIE DES DEMO-
KRATISCHEN MAGISTRATS VON GROSS - BERLIN UND DER VON IHNEN ERLASSENEN GESETZ-
ZE UND VERORDNUNGEN WURDEN DIESE MASSNAHMEN AUFGEHOBEN. NACH DEM IM GESETZ-
BLATT DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK NR 7 VOM 18. NOVEMBER 1949 UND
NR 14 VOM 12. DEZEMBER 1949 KOENNEN EHEMALIGEN MITGLIEDER DER NSDAP ODER
DEREN GLIEDERUNGEN UND EHEMALIGEN OFFIZIERE DER FASCHISTISCHEN WEHRMACHT
ENTSPRECHEND IHRER EIGNUNG IM OEFFENTLICHEN DIENST BESCHAEFTIGT WERDEN.
DIE ENTLOHUNG DIESER BESCHAEFTIGTEN HAT HIERNACH OHNE EINSCHRAENKUNG ENT-
SPRECHEND IHRER TAETIGKEIT GEMAESS Z ZT BESTEHENDER LOHNBESTIMMUNGEN ZU
ERFOLGEN.

DIE VERFUEGUNG DES GENERALDIREKTORS DER DR - 50,500 PBB - VOM 29.9.1945
IST MIT DIESEM GESETZ UNGUELTIG.

GEZ: HARTMANN

DEUTSCHE REICHSBAHN
REICHSBAHNDIREKTION BERLIN
XVI. 161 P 1 PA

BERLIN, DEN 9.11.1950

AN ALLE
DIENSTSTELLEN DES BEZIRKS - JE BESONDERS -

VORSTEHENDE VERFUEGUNG DER GENERALDIREKTION ALLEN DIENSTSTELLEN ZUR
KENNTNIS UND BEACHTUNG.
DIE VERFUEGUNG - 3 P 1.PB - VOM 9. OKTOBER 1955 WIRD HIERMIT AUFGEHOBEN.

GEZ: S C H U L Z

BEGLAUBIGT:

GEZ: FISCHER (25 060)

RESTRICTED

Bahndienstfernreiben

aufgenommen

abgesendet*)

am	Uhr	Min.	an Fernschreibstelle	auf Vbdg od-r von Platz	Tag	Zeit	Name
von							
(auf Vbdg oder Platz)							
Name							

Gattung	von (Ursprungstelle)	(Ursprung)-Nr.	angenommen			Namenszeichen
			Tag	Monat	Zeit	

Dienstvermerke
der
Fernschreibstelle

Vermerke, Anschrift, Inhalt und Unterschrift
(vom Aufgeber anzugeben)

[The main body of the document contains extremely faint and illegible text, likely bleed-through from the reverse side of the page.]

RESTRICTED

25X1

R e s o l u t i o nTHIS IS AN ENCLOSURE TO
DO NOT DETACH

Bei der am 20. Oktober 1950 unter Teilnahme von 700 Vertretern der Schaffenden des Reichsbahndirektionsbezirks Berlin - Aktivist, Abteilungsleiter, Dezernenten, Amtsvorstände, Dienstvorsteher, Betriebsgewerkschaftsleiter, Betriebsgruppenleiter und Beauftragte der IG Eisenbahn - stattgefundenen Produktionsberatung wurde einstimmig die Resolution gefasst, folgende Punkte der Aufgaben des IV. Quartals aus Anlaß seines Geburtstages und zu Ehren Generalissimus S t a l i n - dem Führer der Weltfriedensbewegung - als Beitrag zum Kampf um den Frieden zum 21. Dezember 1950 restlos zu erfüllen.

Für die Abteilung I entstehen folgende Aufgaben :

1. Die Anzahl der Sonderzüge um 10 % zu senken.
- X 2. Fahren von 25 Schwerlastzügen im täglichen Durchschnitt nach Plan.
3. Senkung der Summe der Güterzugverspätungen um 15 %; bei Reisezügen restlose Beseitigung der Verspätungen.
4. Aufstellen von Rangierplänen auf den Rangierbahnhöfen bis 15.11.1950; für die Durchführung ist der DVst verantwortlich.
5. Senkung des Rangieraufwandes um 6 %; Steigerung des Anteils der Kleinlokleistungen am Rangierdienst um 100 %. Hierbei erinnern wir an den planmäßigen Einsatz, weil erst hierdurch die Voraussetzungen geschaffen werden.
6. Restlose Überprüfung, Abstimmung der Wagenübergangs- und Bahnhofsbedienungspläne mit den Fahrplänen.
7. Restlose Einhaltung der Zugbildungsvorschriften, um "bunte" Zugbildung zu beseitigen.
Sammeln von Unterlagen über in dieser Hinsicht begangene anderer RBD.
Eingehende Belehrung aller Beteiligten. Verantwortlich für die Durchführung sind die DVst.
8. Überprüfung der Zugdienstpläne auf ihre Kopplung mit den Lokdienstplänen und deren Koordinierung mit denen des Zugbegleitpersonals.

RESTRICTED

RESTRICTED

9. Veranlassung der Wiederaufnahme der "Oberaufsicht" in den Sollkopfplan der großen Zugbildungsbahnhöfe. Hierzu ist erforderlich, eine hochqualifizierte, mit den örtlichen Verhältnissen vertraute Kraft einzusetzen.
10. In allen wöchentlichen Dienstbesprechungen muß anhand praktischer Beispiele auf die Unfallbekämpfung hingewiesen werden. Die Fehlerarbeiten im Rangierdienst sind durch Unterricht an wiedereinzuführenden Versuchswagen zu beseitigen.
11. Zur Verbesserung der Arbeit in den Zugleitungen ist das Personal zu überprüfen, und wenn notwendig durch qualifizierte Kräfte zu ersetzen.
12. Laufende Durchführung von Produktionsberatungen und Aufstellen von Monatsarbeitsprogrammen mit fester Terminstellung in jeder Dienststelle.

Verantwortlich für die Durchführung dieser Maßnahmen ist der :
Abteilungsleiter I, Kollege Kutschker
Dezernent 12, Kollege Repkow und
Dezernent 13, Kollege Mack.

RESTRICTED

RESTRICTED

Vor der Abteilung II - Reiseverkehr - stehen folgende Aufgaben :

1. Anpassung des Platzangebotes an die Nachfrage.
2. Besprechungen mit den Großbetrieben und der Landesregierung über Schichtwechsel, Arbeitsbeginn und -Ende zur Anpassung des Berufsverkehrs an die jeweiligen Bedürfnisse.
3. Forcierung der Werbetätigkeit für Pauschalreisen und der Propaganda für Benutzung der Sonntagsrückfahrkarten. Der Abteilungsleiter II ist verpflichtet, bis zum 1.11.1950 die erwähnte Propagierung und die Anbringung von Werbeplakaten auf den Bahnhöfen durchzuführen.
4. Scharfe Überwachung ordnungsgemässer Reinigung, Heizung und Beleuchtung der Reisezüge. Tatkräftige Verfolgung der diesbezüglichen Unregelmässigkeiten. Die bereits angeordnete Beheizung ist sofort zur Abstellung von Fehlern zu überprüfen. Die restlose Beheizung und Beleuchtung des Personenwagenparks ist unverzüglich vorzunehmen. Restbestand unbeleuchteter Wagen ist mit Propangasanlagen auszurüsten. Termin : 15.11.1950.
5. Sofortige Verbesserung des Zustandes der II.-Klasse-Wagen.
6. Neuauflage der Vorschriften für die Abfertigung und Beförderung von Personen, Gepäck- und Expressgut.
7. Beseitigung der Unregelmässigkeiten im Gepäck- und Expressgutverkehr durch tiefgreifende Kontrollen zur Vermeidung von Schadens- und Ersatzansprüchen. Die DVst der Abfertigungen werden persönlich für die Belehrung des Personals verantwortlich gemacht. In allen Gepäck- und Expressgutabfertigungen sind laufend "Bodenstürze" unter gleichzeitiger Bestätigung in anzulegendem Kontrollbuch durchzuführen.
8. Erziehung der Aufsicht, der Bahnhofschaftner, des Zugbegleitpersonals zu diszipliniertem und höflichem Verhalten gegenüber den Reisenden.
9. Wiederholte Schulung der Bahnhofschaftner auf vorschriftsmässige Handhabung ihres Dienstes zur Vermeidung von Fahrgeldhinterziehungen.
10. Ununterbrochener Einsatz von Zug- und Hilfszugrevisoren zu dem gleichen Zweck.

RESTRICTED

~~RESTRICTED~~

11. Abgabe der Schnittlochzangen an den S-Bahnverkehr unter gleichzeitigen Austausch der dort benutzten Rundlochzangen zur Verwendung in Fernverkehr als weitere Maßnahme zur Beseitigung der Fahrgeldhinterziehungen.
Im Benehmen mit der Abteilung V und XI umgehende Beschaffung der noch ausstehenden Mittel zum Einsatz neuer und reparierter Lochzangen.
12. Laufende Durchführung von Produktionsberatungen und Aufstellen von Monatsarbeitsprogrammen mit fester Terminstellung in jeder Dienststelle.

Verantwortlich für die Durchführung dieser Maßnahmen ist der :

Abteilungsleiter II, Kollege Prickler
Dezernent 23, Kollege Salewski.

~~RESTRICTED~~

RESTRICTED

Folgende Aufgabenstellung für Abteilung III - Güterverkehr --.

1. Erfüllung des Technischen Planes für das IV.Quartal 1950 bis zum 21.12.1950.
2. Kürzung der Stillstandszeiten der Güterwagen, insbesondere auf den Anschlußgleisen aufgrund besserer Durcharbeitung der Bahnhofsbedienungspläne.
3. Verlegung der Arbeiten der Uvst in das Wagenbüro der RBD.
4. Erhöhte Ausnutzung der Fremdwagen in Ablafrichtung und deren schnellere Behandlung zur Einsparung von Devisen.
5. Auslastung der Stückgut-, Kurs- und Umladewagen bis zur Ladefähigkeit.
6. Hinwirken auf Erfassung des Wagenparks mit sämtlichen Haupt- und Nebengattungszeichen bei den Verkehrsmeldungen.
7. Verstärkte Maßnahmen zur Ersatzgestellung für O- und G-Wagen zwecks besserer Erfüllung der Leerwagenabgabe.
8. Verstärkte Werbung für die Inanspruchnahme des Behälterverkehrs zur Einsparung gedeckter Wagen.
9. Verbesserung der Sonntagsbeladung durch Gutarten, die wegen mangelnder Dringlichkeit an Wochentagen nicht verladen werden können.
10. Restlose Einhaltung der den Ämtern aufgegebenen Stellzahlen für die Beladung.
11. Ununterbrochenes Einwirken auf die Ver- bzw Entlader zur Erreichung höherer Nachtbe- und -entladezahlen.
12. Maßnahmen zur restlosen Erfassung und Eintreibung aller Nebengebühren.
13. Die Verkehrskontrolleure haben hinsichtlich dieser Angelegenheit laufend Kontrollen durchzuführen.
Sie sind verpflichtet, wöchentlich einmal dem Abteilungsleiter III Bericht über die Lage in ihrem Bezirk zu erstatten.
14. Stillstandsnachweise sind auf Dienstgut auszudehnen, um die gerade hier in besonderem Maße auftretenden Stillstände zu beheben. Säumige Dienstvorsteher werden zur Rechenschaft gezogen und für den entstandenen Schaden verantwortlich gemacht.

RESTRICTED

15. Senkung der Anzahl der Regulierwagen durch Belehrungen und verschärfte Anweisungen an die Lademeister auf den Versandbahnhöfen durch den Dienstvorsteher.
16. Es ist sicherzustellen, daß die mit Rotzetteln versehenen Schadwagen nur auf dem Weg zum Werk beladen und nach der Entladung unverzüglich diesem zugeführt werden.
17. Absenden von Frachten ohne Begleitpapiere muß vermieden werden.
18. Laufende Durchführung von Produktionsberatungen und Aufstellen von Monatsarbeitsprogrammen mit fester Terminstellung in jeder Dienststelle.

Verantwortlich für die Durchführung dieser Maßnahmen sind :
Abteilungsleiter III, Kollege Ehmer
Dezernent 33, Kollegin Dr Sperrhacker.

RESTRICTED

Der Abteilung IV - Maschinendienst - ist Folgendes aufgegeben:

1. Senkung des Ausbesserungsstandes in den Bw auf 9,8 % bis zum 21.12.1950.
2. Zurückziehung aller für die Durchführung des Herbstverkehrs zusätzlich gestellten Loks bis 10.12.1950.
3. Einsatz einer 500er Lok auf dem Güteraußenring, die von der Brigade Schittkoswki, Pankow gefahren wird bis zum 15.11.50.
4. Pünktliche Besspannung der vom Betrieb zu bildenden Schwerlastzüge (25 Tagesdurchschnitt).
5. Schärfste Kontrolle der Neuerstellung der Lokdienstpläne und Einhaltung der Bekohlungszeiten für Rangloks zur Beseitigung unproduktiver Stillstände. Termin der Neuerstellung: 1.11.50.
6. Unbedingte Einhaltung der Darfverbrauchssätze für Kohle und Öl.
7. Umgehende Einführung der Ostermann'schen Schmierung nach Weisung der GDR.
8. Sofortige Sicherstellung 100%iger Reinigung, Beleuchtung und Heizung der Reisezugwagen ab 1.11.1950.
9. Weiterer Ausbau der bmt-Werkstatt zur Prüfung der Acetylen-Anlagen und -Entwickler zum 1.12.1950.
10. Für Protokollierung der Transitfähigkeit der Wagen ist ein einheitliches Formular, auf dem der Wagenmeister verantwortlich zu zeichnen hat, zu schaffen.
11. Bis zum 1.11.1950 sind alle im Einsatz befindlichen Lokomotiven, auch die Rangierloks, in den Wettbewerb zur Erringung des Titels "Brigade der ausgezeichneten Qualität" zu überführen.
12. In den Bw sind bis zum 1.11.1950 Jugendlokbrigaden aufzustellen. In den grösseren Bw wie Frankfurt/Oder, Seddin, Pankow, Lichtenberg, Wustermark, Schöneweide sind mehrere Aktivs zu bilden.

RESTRICTED

13. Laufende Durchführung von Produktionsberatungen und Aufstellen von Monatsarbeitsprogrammen mit fester Terminstellung in jeder Dienststelle.
14. Unbedingter Abschluß der Arbeiten "Generalinventur" zum 1.11.1950.

Verantwortlich für die Durchführung dieser Maßnahmen ist der :
Abteilungsleiter IV, Kollege Giese
Dezernent 42a, Kollege Nelke
Dezernent 44, Kollege Hoffmann und
Dezernent 46, Kollege Stubbe.

Vor der Abteilung V - S-Bahn - stehen folgende Aufgaben :

1. Senkung des Reparaturstandes durch hochwertige Reparaturleistungen bis zum Jahresende auf 90 % des am 30.9.1950 vorhandenen.
2. Fahren von Halbzügen in grösserem Umfange als bisher zur Senkung des Stromverbrauchs (in verkehrsschwachen Zeiten).
3. Erreichung planmässigen Fahrens durch ununterbrochene Betriebskontrollen, insbesondere in den Zeiten des Berufsverkehrs.
4. Schnellstmöglicher Einsatz der Reservezüge bei Ausfall von Zügen durch eingehende Belehrung der Zugleiter.
Anlegen von Wegweisern auf den Zugleitungen für solche Fälle.
Termin 15.11.1950.
5. Erziehung der Aufsicht, der Bahnhofschaftner und des Zugbegleitpersonals zu diszipliniertem und hfflichem Verhalten gegenüber den Reisenden.
6. Bei jedem Dienstunterricht sind die Bahnhofschaftner auf vorschriftsmässige Handhabung ihres Dienstes zur Vermeidung von Fahrgeldhinterziehungen wiederholt zu schulen.
7. Ununterbrochener Einsatz von Zug- und Hilfszugrevisoren zu dem gleichen Zweck.
8. Verhandlung mit der GDR zur Wiedereinführung der Fahrpreiserlässigungen für Schwerbeschädigte, Kinder und Handgepäck zur Belebung des Verkehrs.
9. Auch hier Austausch der Rundlochzangen gegen Schnittlochzangen im Benehmen mit der Abteilung II und XI.
10. Aufstellen besonderer Arbeitspläne für die Reinigung der S-Bahn-Wagen bis zum 1.11.1950.
11. Restlose Ausrüstung aller S-Bahn-Wagen mit übersichtlichen Netzkarten und Aushängen für die Verkehrsregeln (Auszug aus der B0) bis 15.11.1950.
12. In den S-Bahn-Wagen und auf den S-Bahnsteigen sind zum Zwecke der Unfallverhütung diesbezügliche Schaubilder bis zum 15.11.50 anzubringen.

13. Sicherstellung der restlosen Beleuchtung aller S-Bahnsteige.
14. Laufende Durchführung von Produktionsberatungen und Aufstellen von Monatsarbeitsprogrammen mit fester Terminstellung in jeder Dienststelle.
15. Strikte Einhaltung des Termins (11.11.1950) für die "Generalinventur".

Verantwortlich für die Ausführung dieser Aufgaben :
Abteilungsleiter V, Kollege Kittlaus
Leiter des S-Bahnamtes, Kollege Woerle.

RESTRICTED

25X1

Aufgabenstellung für die Abteilung VI - Bau und Investitionen -

1. Die im Investplan 1950 vorgesehenen Bauvorhaben sind zum Ende des Jahres 100%ig fertigzustellen. Die im Folgenden besonders hervorgehobenen Bauten müssen zum 21.12.1950 abgeschlossen werden.
2. Verlegung des Überholungsgleises zwischen Michendorf und Ahrensdorf.
3. Bau des Überholungsgleises in Börnicke an der Strecke Nauen - Kremmen.
4. Ausbau der Kurve bei Jüterbog.
5. Wiederherstellung des 2. Gleises Grünau - Königs Wusterhausen, Fertigstellung der Abschnitte III und V.
6. Fertigstellung der Bahnhofserweiterung Seddin.
7. Abschluß des III. Bauabschnittes Schlesischer Bahnhof.
8. Fertigstellung des Streckenabschnittes Rathenow - Löwenberg.
9. Fertigstellung des für 1950 vorgesehenen Bauabschnittes Havelbrücke / Spandau.
10. Baubeendigung der Brücke "Unterführung August Bebelstraße" (Frankfurt/Oder).
11. Ebenso "Brücke an der Museumsinsel".
12. Desgleichen Brücke an der Strecke Reitwein - Küstrin.
13. Fertigstellung der Bauarbeiten an der Schiebebühne Bwv Frankfurt/Oder, bis 15.11.1950.
14. Abschluß der Bauarbeiten an der Südausgangsseite Bahnhof Friedrichstraße (Frist 1.12.1950).
15. In der Oberbauunterhaltung : 100%ige planmäßige Durcharbeitung der Strecken bis zum 21.12.1950.
16. Mittelbeantragung im Benehmen mit der Abteilung XI der RBD bei Abteilung X der GDR als der mittelbewirtschaftenden Stelle zur Herausnahme von 8000,—DM aus Titel 15.3. für die Einrichtung der Bauzüge.
17. In der Frage der Überschreitungen des Titel 14.1.1. - Bau - muß geklärt werden, ob die Bewirtschaftung nach Tagewerken oder nach Mittelzuweisungen erfolgt. Sollte ein Ausgleich notwendig sein, gibt die Bauabteilung entsprechenden Antrag an Abteilung XI.

RESTRICTED

~~RESTRICTED~~

18. Restlose Beendigung der "Generalinventur" zum 1.11.1950.
19. Laufende Durchführung von Produktionsberatungen und Aufstellen von Monatsarbeitsprogrammen mit fester Terminstellung in jeder Dienststelle.

Verantwortlich für die Durchführung dieser Aufgaben:

Abteilungsleiter VI,	Kollege Böttcher
Dezernent 62,	Kollege Schulze
Dezernent 63,	Kollege Raap
Dezernent 65,	Kollege Neumann
Dezernent 66,	Kollege Mahlmeister
Dezernent 67,	Kollege Thomas
Dezernent 68,	Kollege Poralla.

RESTRICTED

25X1

Approved For Release 2005/02/13 : CIA-RDP83-00415R007100050002-5

Vor der Abteilung VII - Sicherungs- und Fernmeldewesen - stehen folgende Aufgaben :

1. Mit Ausnahme der aufgeführten Bauten - die bis zum 21.12.1950 abgeschlossen sein müssen - sind die im Investplan 1950 vorgesehenen Bauvorhaben bis zum Ende des Jahres restlos fertigzustellen.
2. Bahnhof Spandau, Stellwerk Spw, Gleisbesetzung.
3. Nordbahnhof, Stellwerk Vns.
4. Frankfurt/Oder, Bahnhofsblockung.
5. Frankfurt/Oder, Einfahrten.
6. Fertigstellung des Bauvorhabens "Fernkabel".
7. Desgleichen "Fernkabelumlegung".
8. Beendigung der Unterhaltungsarbeiten nach dem festgelegten Plan.
9. Unbedingte Fertigstellung der "Generalinventur" zum 11.11.1950.
10. Laufende Durchführung von Produktionsberatungen und Aufstellen von Monatsarbeitsprogrammen mit fester Terminstellung in jeder Dienststelle.

Verantwortlich für die Durchführung dieser Aufgaben sind :
Abteilungsleiter VII, Kollege Bonnke
Dezernent 71, Kollege Lockenvitz

RESTRICTED

Approved For Release 2005/02/14 : CIA-RDP83-00415R007100050002-5

Der Abteilung IX/X - Materialversorgung und -Einkauf - entstehen folgende Aufgaben :

1. Um unproduktiven Einsatz von Arbeitskräften zu vermeiden, sind Regelringfahrten im wöchentlichen Turnus zur Verteilung der Materialien an die Dienststellen einzulegen. Termin : 15.11.1950.
2. Inanspruchnahme nächstgelegener Versorgungsstellen zur Ausschaltung überlanger Anfahrwege und Leerläufe. Beispiel : Ankauf von Baustoffen, Glühlampen, Autoreifen in und bei Berlin. Dazu ab sofort Verhandlungen mit der Deutschen Handelszentrale.
3. Vorbereitende Besprechungen mit den Lieferanten, um den Schwerpunkt der Beschaffungen 1951 auf das II. und III. Quartal zu legen.
4. Die Materialbeschaffung muß nach enger Fühlungnahme mit den bedarfstragenden Abteilungen der RBD erfolgen, um sie und die Belieferung dem jeweiligen Bedarf anzugleichen.
5. Sofortige Überprüfung der Qualifikation des Personals in der Materialabteilung und - sofern notwendig - umgehender Austausch mit Spezialisten nach Absprache mit der Personalabteilung bis spätestens 1.12.1950.
6. Schnellere Beantwortung aller Anträge und des gesamten Schriftverkehrs von den Abteilungen und Außendienststellen.
7. Unverzügliche Regelung der Sauerstoff-Flaschen-Beschaffung für Brandenburg.
8. Bis 15.11.50 sind die in Großbeeren lagernden Stoffe (Röhren) zur Großbaustelle Wuhlheide abzutransportieren.
9. Fristgemäße Beendigung der "Generalinventur" (1.11.1950).
10. Laufende Durchführung von Produktionsberatungen und Aufstellen von Monatsarbeitsprogrammen mit fester Terminstellung in jeder Dienststelle.

Verantwortlich für die Durchführung dieser Maßnahmen :

Abteilungsleiter IX/X, Kollege Däumichen

Dezernent 100, Kollege Sonnefeld

Dezernent 101, Kollege Nowakowski.

Aufgabenstellung für Abteilung XI - Finanzen -

1. Stärkere Lenkung der Liquidität durch Überwachung der für die Abteilung IX/X vorgesehenen Beschaffungsmittel. Durch diese Lenkung soll erreicht werden, daß sich die Beschaffung im Rahmen der Etatswirtschaft hält und ein Anwachsen des Vorratskontos verhindert wird.
2. Der von der GDR berichtigte Finanzplan für das II. Halbjahr - erhöht in seinen Einnahmen - verkürzt in seinen Ausgaben - ist einzuhalten.
3. Einschränkung der Ausgaben für die Fernsprechvermittlungen, wenn die GDR eine Beteiligung für die von ihr benötigten Anlagen ablehnen sollte.
4. Laufende Durchführung von Produktionsberatungen und Aufstellen von Monatsarbeitsprogrammen mit fester Terminstellung in jeder Dienststelle.
5. Strikte Einhaltung des Termins (11.11.1950) für die "Generalinventur".

Verantwortlich für die Durchführung dieser Aufgaben ist :
Abteilungsleiter XI, Kollege Heydt
Dezernent 112, Kollege Jähn.

Vor der Abteilung XII - Arbeit und Lohn - stehen folgende Aufgaben :

1. Umgehende Beseitigung des Personalüberhanges durch planvollen Austausch der Arbeitskräfte.
2. Einleiten von Wettbewerben für alle Dienstzweige und Einführung des Leistungslohnes unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Selbstkostensenkung.
3. Insbesondere ist ein Entladewettbewerb auszuarbeiten. Dazu ist notwendig, von den Bahnhöfen zu ermitteln, inwieweit aus der eigenen Nachtentladung die Bereitstellung der Verladung am folgenden Tag unter Berücksichtigung der Leerwagenabgabe ermöglicht werden kann.
4. Laufende Durchführung von Produktionsberatungen und Aufstellen von Monatsarbeitsprogrammen mit fester Terminstellung für jede Dienststelle.

Verantwortlich für die Durchführung dieser Aufgaben :

Dezernent 121, Kollege Kube
Dezernent 124, Kollege Leddig.

Der Abteilung XIII - Recht und Verwaltung - entstehen folgende Aufgaben :

1. Laufende Überprüfung der Umsatzmeldungen aller Nebenbetriebe.
2. Unverzügliche Neuverpachtung der freiwerdenden Nebenbetriebe.
3. Restlose Verpachtung der Ladenstraße auf den Bahnhöfen Zoo und Schlesischer Bahnhof.
4. Sofortige Einziehung aller Fachrückstände.
5. Abschliessen neuer Anschlußverträge für die Anschlüsse der von uns übernommenen Bahnen bis zum 1.12.1950 sowie Überprüfung aller bisherigen Anschlußverträge.
6. Abschluß der Vorarbeiten und Einführung der Kartei für die Zahlung von Steuern, Müll-, Straßenreinigungs- und Feuer-
sozietätsgebühren. Termin 1.12.1950.
7. Abschluß der von der Abteilung XIII in der Anlage zum Halb-
jahresbericht vorgelegten Aufgabenstellung bis zum 21.12.1950.
8. Laufende Durchführung von Produktionsberatungen und Aufstellen
von Monatsarbeitsprogrammen und fester Terminstellung in je-
der Dienststelle.
9. Die "Generalinventur" ist unbedingt zum 11.11.1950 abzuschlies-
sen.

Verantwortlich für die Durchführung dieser Aufgaben :
Abteilungsleiter XIII, Kollege Dr Meusel
Dezernent 133, Kollege König.

Aufgabenstellung für Abteilung XIV - Kultur und Soziales -

1. Schärfere Kontrollen bei allen Betriebsküchen zur Behebung von Missetänden und sofortige Durchführung notwendiger Überholungen.
2. Einrichtung eines Betriebssanitätskurses bis 15.11.1950 durch den Herrn Reichsbahnoberarzt unter Mitzuziehung aller Reichsbahnärzte.
3. Unverzügliche Überprüfung und Verbesserung aller sanitären Anlagen, Sanitätsräume und Sanitätseinrichtungen. Termin 1.12.1950.
4. Abschluß der Arbeiten in den reichsbahneigenen Siedlungen Seddin und Wustermark zum 21.12.1950.
5. Verbesserung der Versorgung mit und schnellerer Umtausch sowie beschleunigte Reinigung der Schutzkleidung.
6. Laufende Durchführung von Produktionsberatungen und Aufstellen von Monatsarbeitsprogrammen mit fester Terminstellung in jeder Dienststelle.

Verantwortlich für die Durchführung dieser Aufgaben :
Kulturdirektor, Kollege Günzel
Dezernent 141, Kollege Pommeranz.

Außerdem wird dem Kollegen Kulturdirektor aufgegeben :

1. Bis 21.12.1950 durch intensive Werbung 2000 Eisenbahner des Direktionsbezirkes für die "Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft" zu werben.
2. Unverzüglich den Kulturzug für die Betreuung der Bauzüge und Lokbrigaden einzusetzen.

RESTRICTED

25X1

Die Abteilung XV - Schulung - hat folgende Aufgaben :

1. Errichtung von Betriebs-, Verkehrs- und maschinentechnischen Abendschulen im Benehmen mit der IG Eisenbahn im Direktionsbezirk. Termin 15.11.1950.
2. Dem Dienstunterricht ist noch grössere Bedeutung als bisher beizumessen. Es sind laufend die Unfälle betrieblicher und persönlicher Art zu behandeln.
3. Heranbildung von Referenten für die innerbetriebliche Schulung durch Einrichtung von Kurzlehrgängen zum 21.12.1950.
4. Für den Dienstunterricht abgeordnete Wanderlehrer und Dienstvorsteher sind an jedem ersten Montag des Monats in gesellschaftspolitischer Hinsicht zu schulen.
5. Qualitativ verbesserte Schulung auf fachlicher und gesellschaftspolitischer Grundlage.
6. Der Plan der innerbetrieblichen Schulung ist bereits zum 33. Jahrestag der Oktoberrevolution am 9.11.50 abzuschliessen.
7. Der Dienstunterricht ist durch einen Wettbewerb unserer Wanderlehrer um 20 % zu steigern.
8. Um die Lücke in unserer Lehrerschaft zu schliessen und zur Heranbildung neuer Kräfte ist ein Ausbildungslehrgang für Lehrer durchzuführen.
9. Für die Dauer des IV. Quartals ist ein ständiger Lehrer zur Abteilung VIII abzuordnen, der die VEB-Pläne studiert, damit dieses Gebiet als neues Lehrfach aufgenommen werden kann.
10. Zur Popularisierung der Methoden der Aktivisten sind diese Kollegen von der Abteilung IV für einen Lehrgang der Lokfahrschule (30.) freizugeben.
11. Laufende Durchführung von Produktionsberatungen und Aufstellen von Monatsarbeitsprogrammen mit fester Terminstellung in jeder Dienststelle.

Verantwortlich für die Durchführung dieser Aufgabe :
Abteilungsleiter XV, Kollege Bummert.

- 2 0 -

RESTRICTED

Der Abteilung XVI - Personal - entstehen folgende Aufgaben :

1. Um gesundheitsschädliche Einwirkungen von Frauen fernzuhalten, ist die Herausziehung aus dem Bahnunterhaltungs- und Maschinen-dienst anzustreben.
Weitere Heranbildung von technisch qualifizierten Personalen und weitere Schulung der Dienststellenleiter im Verkehrs- und Betriebsdienst im Benehmen mit der Abteilung XVI!
2. Verminderung der durch die Personalabteilung zu führenden Nachweise, so daß bis zum Jahreschluß kein nicht unbedingt notwendiges Formular geführt wird.
3. Vorbereitende Maßnahmen für die Herabsetzung des Durchschnitts-lebensalter der bei der Reichsbahn Beschäftigten.
4. Umgehende Besetzung der noch offenen Dezernate :
Bau-Dezernat 63 und 66,
Verkehrsdezernat 33, das mit der Dienststellung "Abteilungs-leiter" verbunden ist.
5. Laufende Durchführung von Produktionsberatungen und Aufstellen von Monatsarbeitsprogrammen mit fester Terminstellung in je-der Dienststelle.

Verantwortlich für die Durchführung dieser Maßnahmen :
Abteilungsleiter XVI, Kollege Schulz.

A n m e r k u n g :

Betr.: Sämtliche Abteilungen

Über die Erfüllung der gestellten Aufgaben ist dem Präsidenten der Reichsbahndirektion Berlin 14tägig ein Zwischenbericht, je-weils am darauffolgenden 5. und 18. jeden Monats über die Abtei-lung VIII zuzuleiten. Termin für den Abschlußbericht ist der 27.12.1950.

RESTRICTED